SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 15:42).

–La Comisión tiene el placer de recibir a representantes del Colegio de Profesionales de la Marina Mercante, su Vicepresidente, Capitán Roberto García y su Secretario, Capitán Pablo Blas.

SEÑOR GARCÍA.- Nosotros estamos planteando –y ya lo hemos conversado con varios señores Senadores, a quienes también se les mandó una nota– diferentes asuntos que competen a la conducción del transporte marítimo. Este es un tema, repito, que venimos planteando desde hace años, y entendemos que va tomando mayor importancia en vista de lo que se está proyectando hoy en día en materia de transporte y de lo que se viene dentro de la actividad marítima.

Cuando hablamos de Marina Mercante no nos referimos solamente a barcos que llevan o traen mercancías, sino también a remolques, dragados, prospección petrolera y explotación de hidrocarburos en altamar, tema que está pendiente. Debemos tener en cuenta que el 85 % de las mercancías que se importan o se exportan del Uruguay vienen o salen por agua.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Los Prácticos están en este Colegio?

SEÑOR GARCÍA.- Sí, aquí está presente el Capitán Blas, que es Práctico.

SEÑOR BLAS.- No hay que olvidar que, independientemente de la actividad, todo forma parte de la Marina Mercante.

SEÑOR GARCÍA.- Ahora, ¿qué ocurre? No se ha avanzado en solucionar los múltiples inconvenientes que hay; el problema viene creciendo desde hace años y en vez de solucionarse se generan otros nuevos, lo que va produciendo un deterioro muy grave.

Lo primero es pensar en quiénes se encargan de dirigir este ámbito. En este momento la conducción está dispersa; tenemos una Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; por otro lado, también interviene la Armada y la Prefectura en determinadas áreas; y además tenemos la Administración Nacional de Puertos y la Ancap, que hacen sus políticas al respecto. Es más, dentro del Ministerio de Relaciones Exteriores hay una oficina que tiene que ver con el transporte marítimo.

En definitiva, está todo desperdigado y las decisiones que se pueden tomar corresponden a intereses sectoriales o no se consigue un acuerdo; así, la cosa no funciona. Por eso planteamos que habría que intentar unificar todo lo que tenga que ver con el tema de la Marina Mercante, genéricamente hablando. Reitero que no se trata solamente del transporte, porque también se incluyen los remolcadores, el dragado y toda una logística alrededor de esto. Sin embargo, no se ha tomado una acción coherente como una política de estado.

Estos problemas ya se los habíamos planteado al ex Presidente Mujica, al igual que al actual Presidente Vázquez en el período anterior; se habló del costo que tenía para el país toda esta debacle que, además, no solo es importante desde el punto de vista del dinero sino también en materia de puestos de trabajo calificado y especializado. A su vez, se genera una dependencia que no es apropiada. Es más, hasta hay problemas de índole legal que se han suscitado o que pueden ocurrir debido a políticas que han surgido en la legislación.

Pensamos que lo ideal sería contar con un Ministerio de Transporte Marítimo, porque el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tal como funciona actualmente, tiene una Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo pero sus políticas no tienen trascendencia. He preguntado y conozco del tema, por lo que puedo decir, por ejemplo, que la creación de la Oficina de Marina Mercante, dentro

del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, fue aproximadamente entre los años 1971 y 1972. Sin embargo, hasta el día de hoy no he visto a ningún Ministro que haya salido a hablar de estos temas. Prácticamente se trata de un Ministerio de Transporte terrestre, como si el país no tuviera barcos ni trenes. Acá estamos hablando de un movimiento muy grande de dinero y de puestos de trabajo.

SEÑOR BAS.- Decimos que en las intervenciones de los Ministros de transporte no escuchamos hablar del tema marítimo porque a nivel público tiene más trascendencia mencionar lo que ve todo el mundo, que es el transporte carretero. Lo cierto es que aunque hubiese barcos –algunos hay– tampoco se les escucharía hablar sobre ellos, aunque sí lo hacen sobre el tema portuario. Es importante destacar que los puertos no necesariamente tienen que ver con los fletes de los buques.

Si comparamos la importancia que dan nuestros países vecinos, Argentina y Brasil, a sus Marinas Mercantes, podemos observar que quieren firmar un Tratado de transporte de cargas. Y ello se debe a la defensa de su marina mercante y no de los puertos. Entonces, para ellos esto sí es importante. Ahora bien, para nosotros también lo es. Estamos hablando del trabajo que se hace a bordo, como también del que existe alrededor de los buques, el cual es mucho. Si esto se hace con buques extranjeros, el resultado no queda en el país, es decir, el precio del flete ni el aporte que hacen los trabajadores. Además, estamos hablando de puestos de trabajo de calidad. Un país no solamente debe tener muchos puestos de trabajo, sino que también debe prestar atención a que algunos de ellos sean de buena calidad. Por tanto, los países deben defender puestos de trabajo de calidad y no solo la cantidad.

SEÑOR GARCÍA.- El trabajo marítimo es una profesión invisible, se desarrolla en ámbitos a los cuales no concurre la prensa ni los estamentos políticos. O sea que queda en un limbo fuera del alcance y la visibilidad de los medios. Por ejemplo, el pasado 25 de junio fue el Día de la Gente de Mar, decretado por las Naciones Unidas. Pregunto si alguien se enteró de eso a nivel general. Los organismos públicos competentes deberían haber salido a promocionarlo, pero no surgió nada. Quiere decir, reitero, que es un trabajo invisible. Sin embargo, todo lo que tenemos aquí a la vista y lo que usamos normalmente, si no existieran los barcos, no lo tendríamos. Siempre digo que es como la cañería de OSE; no se ve, pero si falta el agua vamos a tener un problema

Volviendo al tema concreto, hay que buscar la forma de crear un organismo que nuclee todos los intereses de la Marina Mercante porque, de otra manera, vamos a seguir teniendo los mismos problemas y van a aparecer otros; esto último es difícil que pase, pero el ingenio humano tiene sorpresas. Siempre me preguntan si crear una Dirección, un Ministerio o un Organismo que nuclee estas cuestiones, garantiza que esto funcione. No puedo responder afirmativamente, pero sí puedo dar una garantía absoluta –por la experiencia de estos cuarenta o cincuenta años–, de que como están las cosas esto no funciona, lo que ya está más que comprobado. O sea, el diagnóstico ya se ha hecho y se ha repetido mil veces.

Ahora quisiera plantear los problemas que se han creado. Acá se habla de que hay una guerra de puertos con la Argentina. Allí se prohibió el trasbordo en puertos uruguayos de cargas que vengan o vayan hacia ese país, pero no es una guerra de puertos. El problema –tal como figura en la minuta que dejamos a los señores Senadores– es que se le dio a la Argentina una excusa perfecta. Cuando en 1992 se firmó el Tratado de Asunción del Mercosur, se propuso un grupo de transporte multilateral de cargas. ¿En qué consiste esto? En que los países firmantes del Mercosur debían hacer el tránsito marítimo y fluvial en buques de sus banderas. Ahora bien; para que ese Tratado entrara en funcionamiento, debía ser aceptado por unanimidad, y desde esa época hasta la fecha, el único que se ha opuesto ha sido Uruguay. Había cierta libertad para los países que estuvieran de acuerdo –que en este caso eran Brasil, Paraguay y Argentina– en cuanto a hacer tratados bilaterales pero, transcurridos determinados plazos, Uruguay quedó afuera. Evidentemente, el «castigo» fue que no se podía hacer trasbordo de cargas argentinas en puertos uruguayos.

Todavía no se conocen las razones por las cuales Uruguay no firmó el Tratado. En las últimas páginas de la minuta que entregamos figura una trascripción de una reunión del Grupo 5, Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo del Mercosur, donde, entre otras cosas, se dice lo siguiente: «La delegación de Uruguay ha manifestado su preocupación por la situación en que se encuentra la firma del Acuerdo, lo que ha llevado a una reflexión de la delegación desde el punto de

vista formal, al estar pendiente la entrada en vigencia de este Convenio por parte de Uruguay, pero también es consciente de la responsabilidad de cumplir con las necesidades del sector privado y portuario de su país, que se verían seriamente afectados, no solo en la operativa actual, sino en la proyección y en las políticas de Estado que se han implementado en Uruguay». Esto quiere decir que nuestro país plantea una situación que afecta a determinadas necesidades del sector privado y portuario, sin especificar claramente cuáles son ni en qué medida se ven perjudicadas. Inmediatamente se agrega: «Continuó diciendo» –se refiere a la delegación uruguaya– «que, como aún no han podido cuantificar el impacto que traería aparejado la aplicación de este Convenio, por no tener antecedentes y estadísticas al respecto, sino solo una presunción de que la entrada en vigencia de este Acuerdo Multilateral de Transporte ocasionaría un perjuicio a las políticas nacionales en la materia».

La mencionada reunión tuvo lugar en mayo de 2009. La excusa que desde 1992 ha puesto Uruguay para no firmar el Tratado es que en todo ese tiempo no pudo cuantificar el impacto que traería aparejada la aplicación de este Convenio por no tener antecedentes ni estadísticas al respecto. Entonces, desde 2009 hasta hoy seguimos en la misma situación. Y las excusas son bastante vagas.

A su vez, hay referencias de los otros firmantes del Mercosur; Brasil, por ejemplo, claramente «solicitó a los representantes de los usuarios que participen en forma más objetiva en las negociaciones,» –este es un palo para Uruguay– «trayendo en la próxima reunión datos concretos que sustenten sus argumentos contrarios a la aprobación del Acuerdo». Ciertamente, nuestro país nunca aportó un solo dato concreto que sustentara su decisión de no firmarlo.

Si leemos lo que figura en este documento –extraído de artículos de prensa–, sabremos la opinión que tiene el doctor Sciarra –profesor de Derecho Marítimo– sobre el tema. Indudablemente, se han decretado leyes que han sido perjudiciales, pero él señala que la Marina Mercante está sometida a una serie de presiones, por intereses corporativos internos y externos, que le impiden desarrollarse e ingresar en el Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo. Además, identifica perfectamente de dónde vienen esas presiones para que no se firme el Tratado.

Según me acota el Capitán Bas, en la minuta también se incluyen las declaraciones del Director máximo de la empresa Christophersen; justamente, sus observaciones figuran en las dos últimas hojas del informe. Por si esto fuera poco, tenemos un decreto y dos leyes que nos muestran con qué ligereza se han determinado políticas que necesariamente deben de ser políticas de Estado. Una de las leyes es la Nº 18.881, que autoriza a dragas y embarcaciones auxiliares, por ejemplo, a mantener su bandera de origen y su tripulación cuando efectúen trabajos para el Estado en aguas uruguayas. Esa norma, al estar mal redactada y, principalmente, mal fundamentada, después debió ser sustituida por la Ley Nº 19.078, en la que se determina que debe haber una determinada cantidad de tripulantes uruguayos, etcétera. Esto conlleva un problema de logística en el sentido específico del tema de las dragas. Con este sistema va a haber contratación de dragas toda la vida porque el dragado no es algo que se pueda hacer hoy y nunca más. Justamente, estamos planteando que se trata de algo que se tiene que hacer todos los días e, inclusive, ampliarlo.

Los costos que tiene esto son considerables, no solo en dinero sino en lo que significa el problema de no capacitar personal en este sentido. En este momento tenemos dragas chinas, belgas y holandesas, pero el personal uruguayo que, en mayor o menor medida, esté en cada una de ellas no cumple funciones claves en el área del dragado porque no está capacitado. Esto implica una serie de complicaciones legales que pueden suscitarse –es muy posible que esto suceda– en cuanto a que se trata de dragas de banderas nacionales. Estamos hablando de que cada país tiene su legislación al respecto pero, además, existe legislación internacional. Voy a tratar de explicar esto. En una draga holandesa no se puede poner un tripulante que no sea holandés natural o legal y con la debida certificación de la autoridad marítima de su país. Si, como dueño de la draga, embarco personal que no está dentro de esas categorías, estoy incurriendo en una ilegalidad que estaría siendo permitida por la autoridad marítima de ese país. En el caso de producirse un accidente, los problemas se multiplicarían. Digamos que esto no fomenta que el Estado compre dragas.

Todo surge de una legislación antigua, aprobada allá por la década del 90 –si mal no recuerdo– que permitía que dragas que trabajaran para empresas privadas no cambiaran su bandera ni su tripulación. Me refiero, por ejemplo, a empresas que quisieran ampliar un puerto, ampliar el

muelle de escala; como ejemplo, mencionamos a Ence cuando realizó su puerto particular y también Botnia, en su momento. En fin, esas son situaciones muy puntuales. El Estado realiza dragados en forma permanente, es decir, no es que hace un puerto y se olvida; al contrario, tiene que trabajar permanentemente.

Lo cierto es que se actuó en contra de la Ley de Embanderamiento que era clásica en el Uruguay –existente en todos lados–, acoplándose a una disposición que solamente se le daba a los particulares, en lugar de establecer que si los privados y los particulares querían tener una draga debían poner bandera uruguaya y tripulación uruguaya. De hecho, durante mucho tiempo y de forma muy eficiente una draga de una empresa holandesa trabajó sobre el río Uruguay, en Colonia –la gente estaba muy conforme con la prestación recibida–, con bandera uruguaya, y solamente tenía un gerente, a bordo, de la empresa y una especialista en dragado. Los uruguayos que allí trabajaban realmente lo hacían, aprendían, adquirían experiencia y capacitación.

SEÑOR BAS.- En el caso de la empresa *Beachway* –draga que hacía el mantenimiento del Martín García–, el buque estaba embanderado con bandera uruguaya y cuando se decidió romper su contrato, se resolvió que el dragado lo continuaran las empresas estatales uruguayas y argentinas. Ahora bien; se perdió un buque de bandera uruguaya, con tripulación uruguaya, de una empresa holandesa de porte. Cuando surgió la problemática de la contratación de la empresa, nadie puso el énfasis en la pérdida de un buque de bandera uruguaya. Eso se pasó por alto, entre otras cosas, porque de parte del Estado no hay nadie que mire la necesidad de cuidar los buques de bandera uruguaya; simplemente pueden ser acciones de gremios y sindicatos o algún interesado privado que quiera tener barco.

Lo mismo ocurrió con el tema del *Banker* en Uruguay. Hubo hasta cuatro o cinco buques operando con *Banker.* Luego se registró un aumento del precio del combustible en nuestro país que hizo que no fuera competitivo el suministro para los buques. En esa oportunidad se fueron cuatro buques porque las empresas pasaron a ser no rentables. Aquí volvemos al mismo punto: nadie se interesó ni preocupó por esos puestos de trabajo. Cada uno de esos buques llevaba tripulantes, relevos y todo lo que se genera alrededor de esta actividad, como el mantenimiento de los buques, suministros, etcétera. Se trata de una actividad que da una mano de obra interesante y deja ganancias genuinas al país, porque se vende un producto y el Estado conserva sus divisas.

El tema conceptual se resume en lo siguiente: ¿por qué Argentina y Brasil quieren firmar un tratado para proteger la Marina Mercante, cuando la presentación de Uruguay habla de la afectación de los puertos? No se plantea si afecta o no los puertos o si mejoraría la Marina Mercante, que está por fuera. Entonces, el planteamiento comienza por lo que decía el Capitán García sobre la necesidad de crear una Dirección o un Ministerio que nuclee este asunto para evitar la pérdida de puestos de trabajo y de divisas.

Cada tanto también surge la idea de contar con un buque petrolero para transportar el petróleo que importa el Uruguay. Ese flete estaría asegurado. ¿Por qué no tenemos un barco petrolero? No hay una política de marina mercante. Otra vez volvemos al mismo tema: juegan los otros intereses –que pueden ser buenos– que determinan que no haya un buque petrolero.

El tema es que para equilibrar unos intereses con otros, volvemos a plantear la necesidad de nuclear el tema del transporte marítimo. Se trata de que el país no pierda divisas porque cada vez que se paga un flete al exterior, es dinero que se va del Uruguay. Además, a través de ese flete, se paga a tripulaciones extranjeras que llevan su salario y sus impuestos a su país, no lo dejan acá. Es decir que perdemos las fuentes de trabajo, los ingresos y las divisas.

Ese es el concepto.

SEÑOR GARCÍA.- Justamente, tomando el tema que se estaba considerando, agrego que no tenemos una política definida en la actividad marítima, por lo menos de defensa de los intereses marítimos del país. Una cosa es defender solamente un sector –los puertos en este caso–, y otra es sacrificar el transporte porque eso trae después una serie de complicaciones, como vimos en el caso de Argentina,

que supuestamente cuestan muy caro al Uruguay por no firmar esos Acuerdos. No conocemos que se haya dado una razón de peso. Se debe conocer, por lo menos oficialmente, una razón que sea de Estado y no solo de interés corporativo.

Con respecto a la necesidad de tener un petrolero, diría que Ancap precisaría más de uno porque cada veinte días está viniendo a la Boya Petrolera un buque tanque con productos crudos, con una capacidad de 140.000 o 160.000 toneladas. Como en este momento estamos comprando a Venezuela, se necesitarían dos barcos para cubrir la frecuencia de ida y vuelta. Supuestamente Ancap –de acuerdo con los datos que se pudieron conseguir– está gastando alrededor de 40 millones de dólares por año en arrendamiento de buques, o sea, en flete. No digo que todo ese valor sería percibido por Uruguay porque el barco tiene costos operativos, pero al menos el país podría ahorrarse lo que es la ganancia del armador que arrienda los barcos a Ancap específicamente. Si observamos que es una situación que se viene repitiendo desde hace por lo menos treinta años, veremos que el volumen de divisas que se ha evadido es muy importante.

Otro de los elementos que complica más la situación es un decreto del 5 de diciembre de 2013, en el cual se dispone la incorporación de un porcentaje mínimo del 20% de valor agregado nacional, en las compras que realicen las entidades estatales de embarcaciones y artefactos flotantes, así como de los servicios relacionados a la construcción o reparación de los mismos. Esto significa que si el Estado adquiere un buque, un artefacto flotante o un repuesto, es obligación que haya un mínimo del 20% de mano de obra y/o de productos uruguayos. Es algo genérico y por lo tanto, se puede hablar de un bote a remos o de un portaaviones. No sé si comprenden la magnitud de esto y la desproporción que existe. No se plantea si existe la tecnología adecuada para hacer esto ni si tenemos los elementos necesarios. El Uruguay no produce materiales como para instalar en un buque: no tenemos industria siderúrgica, construcción electrónica para buques y tampoco fabricamos motores ni maquinaria auxiliar. Entonces, es difícil que podamos incorporar un 20% de materiales en un buque. Una draga, por ejemplo, cuesta 50 millones de dólares y un 20% de eso serían 10 millones de dólares. No nos dan los números en insumos ni en mano de obra. Esto trae otra complicación: frena la adquisición de algo que se precisa en el momento, esto es, dragas. Este decreto frenó una licitación que estaba en la ANP hacía años, para comprar dragas. A partir de ahí se sale a buscar a quienes se puedan acoplar a este sistema de compra. Por lo que sabemos hay dos astilleros –uno vasco y otro holandés– que estarían dispuestos a hacer algo con esto, ya sea fabricando partes de embarcaciones en origen o acá, lo que trae dificultades y un aumento de costos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos parece muy interesante lo que se está diciendo pero advierto que tenemos que retirarnos para concurrir a otras comisiones.

SEÑOR BAS.- Deseo hacer una anotación a lo que se estaba diciendo. Dentro del marco del «Grupo de Alto Nivel Brasil-Uruguay» encargado de consolidar un «Plan de Acción para el Desarrollo Sostenible y la Integración Brasil-Uruguay», el decreto prevé la incorporación de un porcentaje mínimo del 20% de valor agregado nacional en las compras que realicen las entidades estatales de embarcaciones y artefactos flotantes, así como de los servicios relacionados a la construcción o reparación de los mismos.

SEÑOR GARCÍA.- Quiero resaltar algo que es fundamental. En este decreto se mecha el famoso «Grupo de Alto Nivel Brasil-Uruguay» –esto fue en 2012–, que iba a negociar un Tratado de Integración en las cadenas productivas de petróleo, gas y de la industria naval. Esto lo íbamos a firmar con un país que tiene terribles problemas, que no son coyunturales sino que están muy arraigados, justamente, en esos dos temas: en la industria naval y en el petróleo y gas. Sabemos muy bien de qué estamos hablando: todo está relacionado con el escándalo de Petrobrás y compañías subsidiarias.

Aparte de todo eso, ¿qué ocurre con este Tratado? Supuestamente, Brasil acepta ingresar en ese acuerdo con la condición de que se compren buques, artefactos flotantes, insumos y repuestos con el arancel externo común que rige para el Mercosur. El hecho es que Brasil sí paga ese arancel. Por ejemplo, si se importa un barco en ese país, se paga ese arancel. Lo mismo pasa en la Argentina. Pero estos dos países tienen una industria naval de muchos años y muy completa. En cambio Uruguay, para desarrollar la actividad marítima, hace muchos años, determinó que la importación de todos esos bienes no esté gravada por ningún tipo de impuesto.

Entonces, ¿qué pasa ahora? Se cambian las reglas de juego tanto a los armadores que ya están trabajando como a los que puedan venir –estas medidas no afectarán solamente a los buques del Estado, sino también a todos–, a los que tendremos que decir que deberán pagar un 23 % más, por ejemplo, en el caso de que necesiten importar repuestos para un barco que esté operando. De ese modo, liquidamos lo que tenemos y lo que pueda venir. No sabemos qué beneficio puede traer la adopción de estas medidas a los efectos de poder venderle algo a Brasil en esta área. Como dije antes, ese país tiene una industria formada desde hace muchos años. Es más, sus costos son muy caros. Obviamente, ellos van a dar prioridad a su industria, a su desarrollo, antes de vender barcos al exterior. Incluso, hay operadores que están comprando barcazas en Brasil, porque salen más baratas. ¿Y nosotros pretendemos vender barcazas? Sobre esto, si los señores Senadores leen el informe, encontrarán que el doctor Sciarra lo explica claramente.

Al tratarse de un Convenio de este tipo, deberá ser ratificado por el Parlamento. Esperamos que después no se diga: «Ah, no sabíamos».

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Estos temas están contenidos en el documento que dejarán en la Comisión?

SEÑOR GARCÍA.- Exactamente. Esto se aplicará por un Tratado Bilateral, que requiere de la aprobación parlamentaria.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recibimos el documento y lo tomaremos en cuenta para la eventual consideración de cualquier Tratado que se presente.

SEÑOR BAS.- En definitiva, este es un tema que abarca diferentes áreas, pero hemos visto que cuando se trata de defender el Transporte Marítimo del Uruguay no hay nadie que lo haga. Si interviene la ANP lo va a hacer con su visión de puertos; si lo hace la Ancap, va a reflejar su perspectiva petrolera, y lo mismo ocurriría con la Armada Nacional.

No queremos decir que las autoridades actúan de mala fe, sino que existe un problema institucional.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia y los aportes brindados por los representantes del Colegio de Profesionales de la Marina Mercante.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Son las 16:24)